

Navarra y el tren. Un debate necesario

Juan José Pons Izquierdo
Universidad de Navarra
jpons@unav.es

La celebración de la Jornada *¿Qué tren necesitamos en Navarra?*, promovida desde el Foro para la Sostenibilidad, es una gran oportunidad para poner sobre la mesa un necesario debate técnico, social y político, acerca de esta importante infraestructura, que –a mi juicio–no ha tenido lugar en nuestra comunidad hasta ahora.

No han faltado, sin embargo, declaraciones políticas, sonoras protestas e incluso una serie de informes sobre el tema. Nada de ello suficiente, o –al menos– nada con el adecuado nivel de trabajo y reflexión al que debería asociarse la mayor inversión pública de los últimos años en Navarra.

El debate político ha sido intenso, pero muy pobre en argumentación. La apuesta por la construcción del tren de alta velocidad (o de altas prestaciones después) no ha pasado en muchas ocasiones de apelaciones genéricas como la de no *“perder el tren del progreso”* o no *“conformarnos con viajar en el furgón de cola”* (Diario de Navarra, 25-12-2008), por poner solo un ejemplo. En el mejor de los casos se ha considerado, como argumentos a favor, que el tren de alta velocidad es una *“infraestructura clave para el desarrollo social y económico de Navarra”*, que aportará *“una mayor competitividad económica”* y que la *“actividad inversora (...) resulta oportuna y necesaria en tiempos de crisis para luchar contra el desempleo”* (Diario de Navarra, 14-12-2008). No obstante, nada se aporta para sustentar estas afirmaciones y dado que ya se utilizaron –casi literalmente– como argumentario a favor de otras grandes inversiones que hoy en día se revelan como ruinosas (ampliación del aeropuerto, el circuito de velocidad de Los Arcos, el pabellón Navarra Arena, etc.).

Las posturas contrarias a la construcción del tren se han manifestado activamente a través de diferentes foros y acciones, pero se vieron fuertemente deslegitimadas por la agresión que sufrió en 2011 la Presidenta de Navarra durante una sesión del Consejo Plenario de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos (CTP) en Toulouse (El Mundo, 28-10-2011). A partir de ese momento, la oposición al TAV pasó a identificarse con posturas *abertzales* radicales y a perder muchos adeptos.

Sin embargo, parece que esta actitud está mucho más sustentada socialmente que lo que sugiere esa determinada adscripción política, ya que distintas encuestas llevadas a cabo a lo largo de 2012 a través de medios de comunicación digitales han sido sumamente coincidentes a la hora de señalar el fuerte rechazo al proyecto: Diario de Noticias (91%); Diario de Navarra (86%) y Navarra Confidencial (75%). Evidentemente, no se trata de dar más validez de la precisa a estas encuestas, ya que carecen de rigor científico necesario, pero dado que no disponemos de otra fuente para conocer el apoyo social al proyecto y que proceden de espectros políticos muy diferentes, pueden ser tomadas como una aproximación razonable.

Por último, cabe señalar que, al contrario de lo que ha ocurrido en otras regiones, no ha habido en Navarra un debate técnico y científico al nivel del que cabría esperar. Es cierto que en estos últimos años se han realizado y dado a conocer diferentes informes y publicaciones, pero casi todos ellos traslucen desde el principio una postura –favorable o no al proyecto de la alta velocidad– muy marcada. Se trata de verdaderos “informes de parte”, poco o nada ecuanímenes.

Entre los que justifican la realización del proyecto encontramos el encargado por el Gobierno de Navarra a la consultora MECSA (Juan-Dalac, 2009) y el realizado recientemente por el Observatorio Territorial de Navarra (2012). Favorable es también el informe “*Oportunidades de los servicios ferroviarios de alta velocidad para la Ribera*”, en el que se realiza una interesante encuesta a empresarios de la Ribera de Navarra sobre esta infraestructura (Sanz-Magallón, 2005).

Con respecto a los informes contrarios, encontramos el capítulo dedicado a Navarra del libro “*TAV las razones del no*” (Arizkun, 2009) y el informe elaborado por Etchart *et al.* (2011).

En conjunto, hay que destacar que, con la excepción del informe dirigido por Sanz-Magallón en 2005, el resto de los que se acaban de citar son de fecha muy reciente. Cabe por ello preguntarse si en el momento de la firma del primer convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra (diciembre de 2002) se contaba con un análisis suficientemente amplio y profundo como para tomar una decisión de inversión de tanta envergadura o si se debió a ese efecto de emulación con otros territorios que tan funestas consecuencias económicas ha tenido.

Conclusión

Tal y como señalaba en la introducción y he tratado de remarcar en estas breves páginas, la construcción de una infraestructura ferroviaria de altas prestaciones es un asunto de suficiente entidad como para merecer un debate serio y profundo y abierto a la participación social en el seno de la sociedad navarra.

Las aportaciones realizadas a esta Jornada muestran cómo, desde ópticas diversas, se puede abrir un debate serio en torno al modelo de transporte ferroviario que necesita nuestra comunidad. Y eso a pesar de que, mayoritariamente, su enfoque ha sido más de corte generalista que centrado en la adecuación del este modelo de transporte a la realidad social y económica de Navarra.

En cualquier caso, esta iniciativa debería servir para tratar de situar el proyecto ferroviario sobre el que estamos debatiendo en sus justos términos, despolitizar los planteamientos y tratar de huir de los blancos y negros de posturas enfrentadas que han dominado hasta ahora el debate en torno al tren.

Referencias

ARIZKUN, A. (2009): *¿Qué tren necesitamos? Algunas reflexiones desde Navarra*, en Bárcena, I. y Larrinaga, J. [Coords.], *TAV las razones del no*. Tafalla: Txalaparta.

ETCHART, A., BERMEJO, R. y HOYOS, D. (2011): *Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra*, Fundación Fundación Sustrai Erakuntza, documento de trabajo inédito, url: http://www.fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/InformeRentabilidad/RentabilidadTAVnavarro_Sustrai_informe.pdf, consultado el 8/03/2013.

JUAN-DALAC, J. [Coord.] (2009): *Impacto económico, social y medioambiental de la implantación de la red de alta velocidad en Navarra, tanto sobre el transporte de mercancías como de personas*, Departamento de Transportes, Obras Públicas y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, documento de trabajo inédito.

OBSERVATORIO TERRITORIAL DE NAVARRA (2012): *Tren de altas prestaciones en Navarra. Consecuencias y oportunidades de la llegada del TAP a Navarra*, Observaciones Territoriales de Navarra, nº 11, documento de trabajo inédito, url: <http://www.nasuvinsa.es/sites/default/files/pdfs/OTN.TAP.DEF.PDF>, consultado el 13/02/2013.

SANZ-MAGALLÓN, G. [Dtor.] (2005): *Oportunidades de los servicios ferroviarios de alta velocidad para la Ribera*, Indicadores AER, nº 3, Asociación de Empresarios de la Ribera, url: <http://personal.telefonica.terra.es/web/castelfuerte/Documentos/AER2005.pdf>, consultado el 9/03/2013.

Hemeroteca

Diario de Navarra, 25-12-2008: *Sanz pide al Gobierno de España que en 2009 “dé un impulso definitivo al TAV en Navarra”*.

Diario de Navarra, 14-12-2008: *CDN propone a Sanz que inicie unilateralmente las obras del TAV*.

El Mundo, 28-10-2011: *Miembros del movimiento abertzale Mugitu lanzan tres tartas contra Barcina*.